

**HAFEN DUISBURG S. 2**

Die Terminals des größten Binnen-Containerhafens werden ausgebaut

**NEUE BULKREEDEREI S. 3**

Constellation Energy und griechische Reederfamilie Restis gründen BET

**FRACHTABSCHLÜSSE S. 4**

Dr. Peters-Bulkcarrier „Carl Mesem“ fährt für 59 000 Dollar Tagesmiete

**SCHIFFSVERKÄUFE**

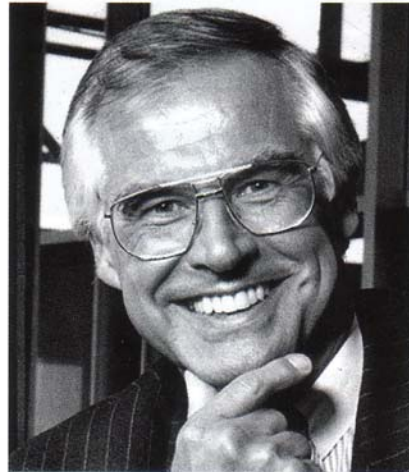
Die Kopenhagener D/S Norden trennt sich von ihrem 2006 aus China gelieferten Supramax-Bulker „Nord Mariner“. Der 53 500-Tonner vom Typ „Diamond 53“ wird im dritten Quartal mit einer dann noch ein Jahr laufenden Transfield-Charter für 52,7 Millionen Dollar an Türken abgegeben. *Seite 14*

# Wechsel beim Bremer Rhederverein

Mackenthun Nachfolger von Schroiff – Zufrieden mit Ausrichtung der deutschen Schifffahrtspolitik

Der Bremer Rhederverein hat am Freitag anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung den Jahresbericht 2006/2007 vorgestellt.

Gleichzeitig hat es im Vorsitz des Vereins einen Wechsel gegeben: Nach 26 Jahren im Vorstand des Vereins zog sich Michael Schroiff von dem Amt als Vorsitzter zurück und übergab dieses an seinen gewählten Nachfolger Thorsten Mackenthun. Den Jahresbericht stellte Schroiff als eine der letzten Amtshandlungen als Vorsitzter aber noch selbst vor: „Die Bedingungen in der Weltwirtschaft für die Schifffahrt sind nach wie vor positiv, wie die rund 130 von Bremer Reedern bestellten und in den nächsten drei Jahren zum Einsatz kommenden



Der scheidende Vorsitzter Michael Schroiff (l.) übergibt das Amt an Thorsten Mackenthun



Neubauten eindrucksvoll unterstreichen“, sagte er. Neben der auch in Bremen bedeutenden Containerfahrt gehören Schwergutschiffe, Bulkcarrier, Tanker, Gastanker, Schlepper und Forschungsschiffe zur Flotte der Bre-

mer Reeder. Der Erfolg der deutschen Schifffahrtspolitik der letzten Jahre zeige sich nicht nur im Wiedererstarren der deutschen Flagge, so Schroiff weiter, sondern auch auf den Arbeitsmärkten für Seeleute. Nautisches

Personal stehe auf deutschen und auch den anderen europäischen Arbeitsmärkten faktisch nicht mehr zur Verfügung. Dieser Mangel vor allem an Kapitänen habe dazu geführt, dass die Zahl der Schiffe unter deutscher Flag-

ge nicht weiter gestiegen, sondern sogar leicht zurückgegangen sei. Schroiff: „Dieser Rückgang ist aber nicht Ausdruck einer schlechten Schifffahrtspolitik - im Gegenteil: Hier zeigt sich eindrucksvoll, dass das schifffahrtspolitische Instrumentarium seine positiven Wirkungen entfaltet, und zwar noch stärker, als dies im Jahr 2003 zu erhoffen war.“ Dass Kapitäne auf Schiffen unter deutscher Flagge die deutsche Sprache sprechen müssen, ist nach Ansicht des Bremer Rhedervereins ein Anachronismus, der mit dazu beiträgt, dass die Schiffe derzeit nur sehr schwer vor-schriftsmäßig besetzt werden können. Die Schifffahrt, so der Verein, sei eine internationale Industrie, in der seit jeher Englisch die allgemein übliche Verständigungssprache ist. *► Seite 2*